

■新华社记者 赵承 张旭东
齐中熙 林红梅

这是中国人创造的“等式”：
5年=40年；
3小时=11小时；
1种=4种；
.....
5年,走完国际上40年高速铁路发展历程；
3小时,跑完武广间曾需要11个小时的路途；
集世界最先进的4种技术,中国人创造出独一无二的中国高铁品牌。

从引进时速200公里高速列车技术,到自主研发时速350公里、380公里“和谐号”动车组；从京津城际铁路、武广高铁运营,到京沪高铁即将开通,中国迅速跨入引领世界的“高铁时代”!

惊讶于中国速度,各国舆论疑惑:中国高铁似乎在一夜之间完全华丽转身。从一个不起眼的追赶者变成了世人关注的领跑者。

感慨于中国高铁,美国总统奥巴马日前在国情咨文中急切地表示:“我们没有理由让欧洲和中国拥有最快的铁路。”

瞩目于中国模式,一些国家在探究中国创新之谜,以中国高铁为标尺展开新一轮追赶。

也许,他们并不知道——

中国高铁的速度,升腾于中国人对“速度”情有独钟、矢志不渝的梦想；

中国高铁的道路,记录了中国人奋力创新、勇攀世界一流的心路历程；

中国高铁的模式,彰显着社会主义制度凝聚的团结协作、联合攻关的强大力量；

中国高铁的精神,演绎着铁路人报效祖国、忠诚无悔的信念追求。

追梦——

中国梦想,中国速度,穿越时空,日夜兼程,书写奔向民族复兴的光辉篇章。

寻梦——

怀揣与风竞速的梦想,中国以豪迈气魄发展高速铁路,涌动着赶超世界一流雄心壮志

2008年6月24日,北京南站。

“呜……”随着一声汽笛长鸣,8时54分,一列“和谐号”动车组瞬间提速,风一样驶离北京,奔向天津。

车头明亮的驾驶室内,铁道部总工程师何华武、总规划师郭健、安全总监耿志修、副总工程师张曙光、副总工程师安国栋……这些中国高铁的领军人物和他们的部长一起,凝神屏息,眼睛一刻不眨地盯着操作电脑显示屏。他们的心跳随着车速的提高而加速。

219,278,300……数字不断跳动,车速急速提升。15分钟后,屏幕上跳出394.3的数字。与风竞速,陆地飞行。

犹如一道白色闪电,奔驰在莽莽原野上的“和谐号”动车组,划出一道梦幻般的轨迹。

这是一个历史性时刻,在我们自主设计建造的线路和国产动车组上,中国轨道交通时速最高纪录诞生了!

多少铁路人期待已久的梦想化作触手可及的现实。此时,这些平日里不苟言笑的铁路硬汉们欢呼雀跃,热泪盈眶……

沿着历史轨迹,回溯艰辛历程,一段逐梦之旅令人难以忘怀。

何时能在中国大陆上跑出风一样的速度,这在当时中国铁路人心中,是一个美好而遥远的梦幻。

何华武,四川资阳人。新中国第一条铁路——成渝线就从他家乡门前穿过。听着成渝铁路汽笛声长大的他,和很多高铁人一样,心中很早就埋藏着高速铁路的憧憬之梦。

1979年,何华武考入中国铁道科学研究院。图书馆里,一份介绍日本新干线的资料让他震撼:时速210公里。他第一次得知世界上还有如此之快的车速,中国将来能做到吗?“那个梦啊,只敢想,不敢说呀!当时中国铁路时速只有几十公里。”回忆起学生时代,他感慨万千。

也就在那一年,改革开放的春风开始在中国大地上吹拂。

之后20年,公路、水运、民航快速崛起,而在综合交通运输中占骨干地位的中国铁路,却一直低位徘徊。列车平均时速仅为62公里,人均铁路只有5.5厘米、5.5厘米,那还是一根香烟长呀!

一边是铁路运速慢,常亏损,一边是百姓买票难,运货难。中国铁路究竟如何发展?

穷则变,变则通,通则达。中国铁路人开始反思,开始奋起,开始睁大眼睛看世界。

党中央、国务院一直十分重视铁路发展。党的十六大后,以胡锦涛同志为总书记的党中央从落实科学发展观、实现国民经济又好又快发展的战略全局出发,作出了加快发展铁路的战略决策。

胡锦涛总书记指出,铁路作为国民经济的大动脉、国家重要基础设施和大众化交通工具,在我国经济社会发展中具有重要作用。希望铁路系统广大干部职工认清使命,抓住机遇,再接再厉,开拓进取,为加快我国铁路发展步伐,全面建设小康社会、加快推进社会主义现代化作出新的更大的贡献。

在考察的路途中,在行进的列车上,胡锦涛总书记多次抽出时间,听取铁道部的工作汇报。他还主持会议专题研究高速铁路建设和铁路发展工作,作出重要指示,为发展高铁指明了方向。

中共中央政治局常委、国务院总理温家宝也多次对我国高速铁路建设发展作出重要指示。指出铁路是交通运输的动脉,必须加快铁路网建设,着力提高技术装备现代化水平,不断提高铁路运输能力、质量和效率,为国民经济和社会发展作出更大的贡献。

根据国外经验,高速列车的研制一般需要花费20年左右的时间。在我国铁路现有技术装备的基础上,如果完全依靠自主研发,要系统掌握时速200公里及以上动车组技术至少需要10至15年,系统掌握时速300公里动车组技术还要更长的时间。

中国铁路发展等不起!经济社会发展等不起!

站在前人的肩膀上,充分利用后发优势,积极吸收人类文明的先进成果,走引进消化吸收再创新道路,用最小的代价、最短的时间,实现中国高铁之梦,最终成为中国铁路人的睿智选择。

铁道部党组根据党中央、国务院的要求,经

了,但为了中国的高铁事业,他无怨无悔,无悔无怨!

中国高铁这样神奇的速度,不是上天恩赐给我们的,不是任何人施舍给我们的,是中国人自己拼命干出来的——

那一列列奔驰的列车,永远铭刻着中国高铁人对事业的激情,对国家的忠诚,对梦想的痴情!

在那抹银白如电飞逝的刹那,人们分明又看到了那曾在茫茫戈壁上盛开的蘑菇云,分明又听到了那曾于浩瀚太空中中国人问候世界的声音,分明又感受到了一种历久弥新的精神——科学求实、兼容并蓄、自主创新、赶超一流、忠诚祖国、拼搏奉献。中国高铁人用这种精神诠释着他们对梦的渴望、对梦的执著、对梦的深情。

那是一种奋发向上的民族精神,那是让中国人永葆活力的民族之魂!

圆梦——

梦一样的速度,向复兴强国的未来奔跑

时速180公里,这是强台风的速度;

时速300公里,这是波音飞机起飞的速度;

时速350公里,这是目前中国高速列车的运营速度。

中国列车还在加速,时速380公里的新一代动车组又即将下线,时速500公里的试验高速动车组正在研发……

速度的梦想,造就了梦一样的速度!

梦幻般的速度,谜底究竟在哪里?

面对追问,刘志军自豪地说:“我们有中国共产党的领导和社会主义制度的政治优势,有铁路网完整和集中统一指挥的管理体制优势,有一支高素质特别能战斗的铁路职工队伍。人民的支持,给了我们无穷的力量。中国高铁的跨越,贯穿着科学发展观这条红线,走出了一条中国特色的自主创新之路。”

“长虹飞架,龙舞云翔

那动听的汽笛啊

叩击着多少人的心房

历经百年的中国火车

今天啊,第一次跑在了世界的前方”

——我们的诗人这样赞颂道。

时代助推列车,列车为时代领跑。

中国铁路人知道,那道在钢轨上遒劲的飞白,仅仅是一篇鸿篇巨制的起笔——

到2012年,中国将建成“四纵四横”高速铁路网,总里程1.3万公里,超过目前世界高速铁路的总和。这个世界最大的高速铁路网,将把经济最发达的长三角、珠三角、环渤海地区,及其他城市密集地区紧密相连。

“四纵”,犹如当空飞舞的四道虹霓:

——北京至上海1300公里,4个小时;

——北京至广州2260公里,7个小时;

——北京至哈尔滨1700公里,5个小时;

——杭州至深圳1700公里,5个小时。

“四横”,好似昂首腾跃的四条蛟龙:

——徐州至兰州1400公里,5个小时;

——上海至昆明2000公里,7个小时;

——青岛至太原800公里,3个小时;

——南京至成都1900公里,6个小时。

高远化、信息化、自动化……中国高铁美好的图景,已不再是梦想!

中国铁路人豪情满怀:到那时,人便其行、货畅其流,我们梦寐以求的目标将基本实现。

到2020年,我国高速铁路总规模将达1.8万公里,从北京出发,到绝大部分省会城市不超过1小时至8小时;上海、郑州、武汉等中心城市到周边城市仅半小时至1小时。广袤的中国,将是压缩时空的一日生活圈。

那将是一道怎样的靓丽风景?那将是一个怎样的奇妙梦幻?

城市之间连走廊,城市乡村架桥梁。960万平方公里、东西南北纵横5000公里国土上,那穿越时空的高速铁路线啊,就像一根根跳动的琴弦,让腾飞的旋律在神州大地奏响。

经济学家在点评高铁发展史时,指出这样一个事实:1964年通车的日本新干线,为同年举办的东京奥运会和1970年大阪世博会作出了卓越贡献。这,成为日本经济起飞的起点。

高铁,低碳经济的“宠儿”,能耗是汽车六分之一,使用电能,碳排放几乎为零;高铁,高端技术的集成,每投入1元,将会带动9元;高铁,城镇的“催生婆”,沿线将崛起一座座新城;高铁,经济的大动脉,城市乡村的连接与聚合,释放出的将是难以想象的能量……

历史证明,那穿越梦幻时空的高速铁路,将成为中国新一轮腾飞的推手。中国交通格局、经济版图、生活方式、时空观念,将因高铁而巨变!

“以路兴国”,近百年来多少仁人志士为此魂牵梦绕。

“今日之世界,非铁道无以立国。中国地大物博……徒以交通未便,运转不灵,事业难以振兴。”1912年夏天,革命先行者孙中山先生这样说。

百年中国铁路史册上,定格这样一幅幅历史瞬间:

唐山至胥各庄铁路,1881年中国自主修筑的第一条铁路,路长9.7公里。中国铁路蹒跚起步。

京张铁路,1909年中国自己勘测、设计、施工的第一条铁路,路长200公里。深受列强屈辱的中国国民,争了一口气。

渝新铁路,1952年新中国成立后建成的第一条干线铁路,路长502公里。掀开了铁路建设史上的新篇章。

京津城际铁路,2008年中国第一条真正意义上的高速铁路诞生。中国,跨入了高铁时代。这是最精彩的定格。

定格的是一双双渴望的眼睛,在炽热的注视下,从清人徐继畲“熔铁为路,以速其行”的艳美,到孙中山提出修10万英里铁路的梦想……

中国人的“速度梦”一做就做了一百多年。定格的是一双双艰难而扎实的脚印,为追逐心中那个“速度梦”,中国人一步步艰辛而执著地走着,梦想在脚下延伸。

定格的是一支支耀眼的火炬,燃烧着发奋自强的民族精神,燃烧着腾飞的梦想,一代代坚定地传递着,经久不息。

伴随着汽笛声,中国列车从那个风雨飘摇的年代驶来,一路坎坷,一路执著,一路追逐着梦想。梦想点燃希望,梦想成就未来,梦想激发着中国人民,一路披荆斩棘,开拓奋进,奔向充满希望的明天……(据新华社北京2月28日电)

穿越梦幻的时空 ——中国高速铁路发展纪实

过十余年的酝酿,根据几次提速所积累的经验,以破解运量和运力这个最主要矛盾为突破口,在2003年郑重地提出了跨越式发展的构想。

让路网在960万平方公里的土地上快速延伸,让列车在万里铁道线上加速奔跑!

梦境太美了,决不能让它破灭!梦的情结太深了,决不能将它丢弃!一次次大讨论,撞击着心灵,开启着视野,也更坚定着铁路人的信念。

2004年初的北京街头,樱花含苞,玉兰绽放。中国高速铁路规划,就在那一个早春的春天应运而生了。

2004年1月,国务院常务会议讨论并原则通过历史上第一个《中长期铁路网规划》,以大气魄就定了超过1.2万公里“四纵四横”快速客运专线网。

2004年2月26日,铁道部和科技部签署了《中国高速列车自主创新联合行动计划》,共同研发运营时速380公里的新一代高速列车,最高运营速度将比德国、法国的高速列车快60公里,比日本新干线快80公里,节能环保和综合舒适性也高人一筹。

这是多么令人振奋啊!

46岁的赵明花,这个文弱的朝鲜族女子,是有20多年工龄的长客股份副总工程师。她一辈子的梦想,就是制造中国的高速列车。1998年,她曾主持设计了国内首个动力分散型动车组“春城号”。她有过成功的欢笑,也有过失败的泪痕。她倔强、不屈,梦想着,中国人,一定能造出世界最快速度的高速列车。

当2009年初接到铁道部要求研制时速380公里动车组任务时,她彻夜难眠。她深知登顶的艰难,更是政府牵头组织,产学研协作的结晶。

国家要富强,人民要幸福,就必须尽快建成一个发达完善的铁路网。这是几代中国铁路人孜孜以求的夙愿,更是历史和时代赋予当代铁路人的神圣使命。

铁道部部长刘志军这样诉说当时的梦想:“要干,就要占领世界高铁技术的制高点;要干,就要引领世界未来铁路发展趋势;要干,就要干出百年不朽之作,给后人留下宝贵的财富;要干,就要在我们这一代人手中变成现实。”

增加动力,意味着要加大牵引电机体积。而牵引电机安装在列车底部的转向架上,空间极其有限,增加一厘米都很困难。

她带着一个几十人的团队,一年中,痴迷一般,反复试验。常常累得就趴在桌子上睡一觉,饿了就吃方便面。“记不清有多少次了,眼看就要成功,但一仿真试验还是过不了关。大家流泪了。”赵明花对那段艰难的日子刻骨铭心,“但擦干眼泪,还要接着干。”

终于,通过提高电机材料绝缘效果和增强散热功能,在外形尺寸不变的情况下,硬是将电机功率提升了25千瓦,达到了世界顶尖水平。

网络控制系统研制成功,中国动车有了“中国芯”;绝缘栅双极型晶体管(IGBT)研究突破,有了“中国脑”;车体加宽0.4米并进行了改造,有了“中国身”;动车头型全新设计,有了“中国面孔”……“和谐号”动车组结合成为“中国名片”。

到目前为止,中国动车组已取得累计900余项高速铁路相关专利授权。新一代时速380公里的动车组也将于今年上半年下线。

引进先进技术消化吸收,完全国产化生产时速200至250公里的高速列车;自主设计时速350公里动车组;自主研发时速380公里动车组,成为我国高速铁路集大成之作。

这是团队的力量,这是铁路人的志向。汇集了国内铁路装备制造企业、科研院所、高等院校等单位的精英人才,怀揣着梦想,涌动着赶超一流的雄心壮志。

三步走,每一步跨越,都凝聚着高铁人的智慧和心血;每一步跨越,回忆起来都令人荡气回肠。

高速铁路线和高速动车是一对孪生兄弟。在决定引进先进动车技术之时,建造自己的高速铁路线就提上了日程。

动车组的乘客大多不会注意,两节车厢连接处外端有一对长条橡胶风挡,看上去没有多少技术含量。在2005年双方联合设计阶段,一些外方技术人员为这个跟我们捉起了“迷藏”。

“请问,这个橡胶风挡条是干什么用的?”